

Die Corona-Pandemie als Chance für Flächengerechtigkeit im Verkehr

Kathrin Karola Viergutz, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR), Institut für Verkehrssystemtechnik

Swantje Michaelsen, Regionsversammlung Hannover

Dresdner Flächennutzungssymposium 2021

28.-29.06.2021

A large, curved satellite image of the Earth's surface occupies the bottom right portion of the slide. It shows a view of the Arctic region, with the white ice of the North Pole and surrounding landmasses and oceans in shades of blue and green. The curve of the Earth's horizon is visible at the top of this section.

Wissen für Morgen

Corona-Pandemie: Gefahr oder Chance für die Verkehrswende?

- Priorisierung umweltgerechter Verkehrsmittel für Klima, Gesundheit, Flächengerechtigkeit
- Steigerung des Bewusstseins für die Verkehrswende in den letzten Jahren
- Dauerhafte Veränderungen unseres Mobilitätsverhaltens durch die Corona-Pandemie?

=> Ist dieser Umbruch Gefahr oder Chance?



Veränderungen von Leben und Arbeitsalltag

Veränderungen im Arbeitsalltag

- Mehr digitale Veranstaltungen anstatt Dienstreisen
- Mehr Arbeiten im Home Office anstatt im Büro

Auswirkungen auf Alltagsmobilität

- Mehr Nahmobilität im Alltag
- Seltenere Fahrten ins Büro
- Geringere Ausrichtung der Wohnstandortwahl am Arbeitsstandort
- Veränderungen in der Verkehrsmittelwahl



Veränderung der Verkehrsmittelwahl – langfristig?

Fahrrad

- Persönlich: Gestiegene Verfügbarkeit guter Räder (Neu beschaffte Fahrräder, mehr Fahrspaß)
- Persönlich: Neu-Entdeckung des eigenen Wohnorts (durch das Fahrrad kennenlernen → Berührungsängst abbauen)
- Gesellschaftlich: Fahrrad als Alltags-Verkehrsmittel (nicht „nur“ für Freizeitaktivitäten)
- Politisch: Anpassung der Radinfrastruktur (z.B. Pop-up-Bikelanes)

Auto

- Stärkere Tendenz zu Privat-Pkw
- Anstieg der Neuzulassungen

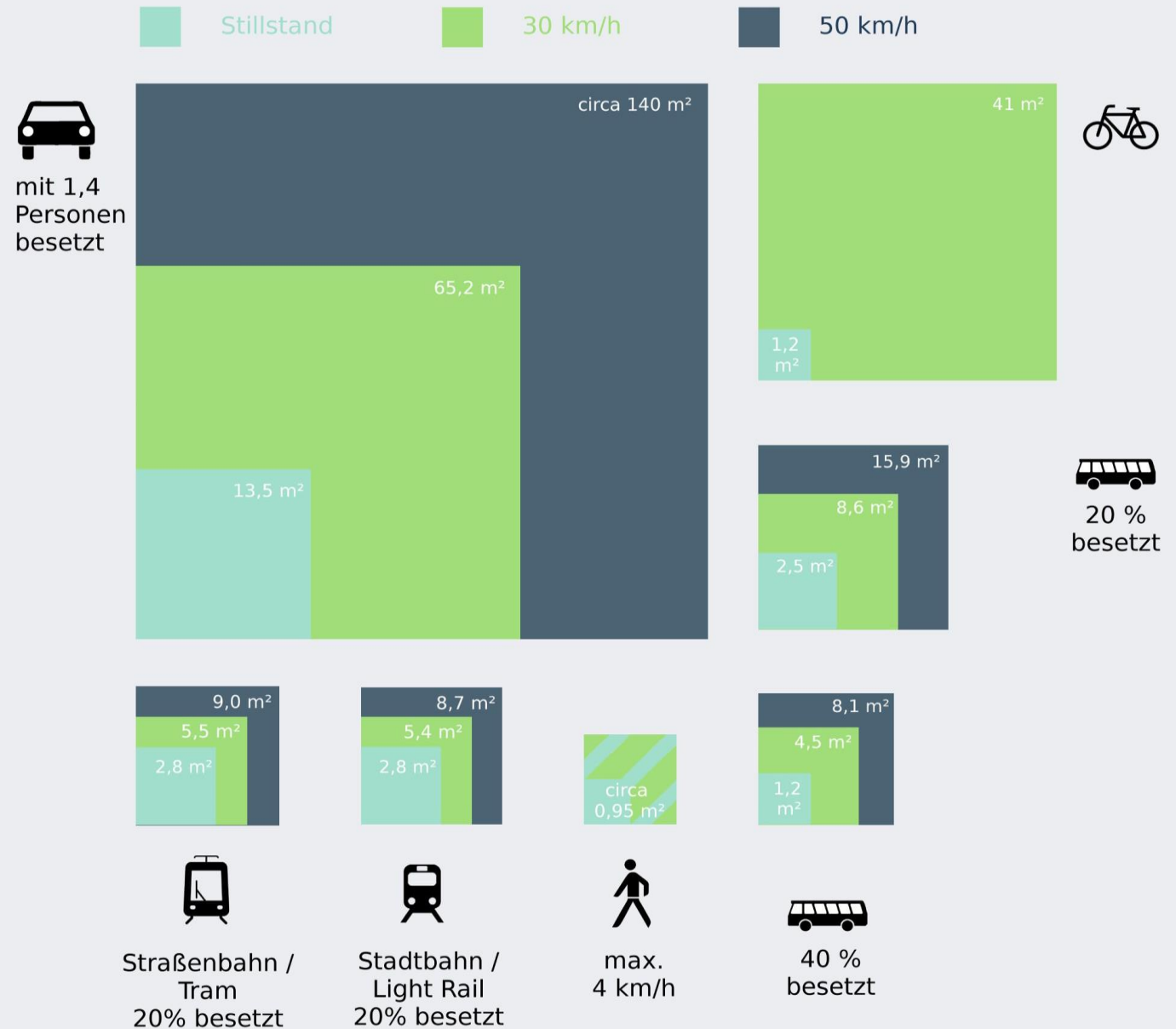
ÖPNV

- Wahrnehmung von ÖPNV als Ort mit hoher Ansteckungsgefahr
- Höhere Nachfrage nach Ridepooling ((geteilte Fahrten in Kleingruppen) als Ersatz für Massentransportmittel)



Flächeninanspruchnahme

Vergleich unterschiedlicher Flächeninanspruchnahmen durch Pkw, Bus, Straßenbahn, Stadtbahn, Radfahrer und Fußgänger (pro Person)



Best Practice: „Superilles“ Superblocks in Barcelona

- Einfahrt nur für Anwohner und Lieferanten mit 10 km/h



https://livingthecity.eu/wp-content/uploads/2020/09/fig01_41937788-luftaufnahme-des-stadtteils-eixample-barcelona-spanien_web.jpg

Best Practice: Selbstverpflichtung autofreies Wohnen in Bern



Bern Burgunderstraße



Besondere Vereinbarung betreffend „autofreies Wohnen“

1. Das Mietobjekt befindet sich in einer autofreien Siedlung. Die Mietpartei schliesst deshalb mit der Vermieterin die folgende Vereinbarung ab und verpflichtet sich keine Motorwagen
 - a. auf den Abstellplätzen der Liegenschaft oder
 - b. innerhalb des auf dem beiliegenden Plan gekennzeichneten Perimeters zu parkieren.
2. Dieses Abstellverbot gilt auch für sämtliche MitbewohnerInnen der Mietpartei und für Ihre BesucherInnen, die sich länger als 10 Tage ununterbrochen oder mehr als 30 Tage pro Kalenderjahr in den Mieträumen aufhalten.

Best Practice: Autofreie Innenstadt in Pontevedra

Parkplatzerrichtung außerhalb der City, kostenfrei und für Bewohner reservierte Parkplätze, kostenloser Shuttle bringt Personen in City.

Seit Jahren keine Verkehrstoten mehr in der Innenstadt. Die Kohlendioxid-Emissionen sind um 70 Prozent gesunken.

Höherer Umsatz im Einzelhandel.



Best Practice: Mini-Hollands in London



Anwohnerstraße vorher – nachher © Waltham Forest Borough

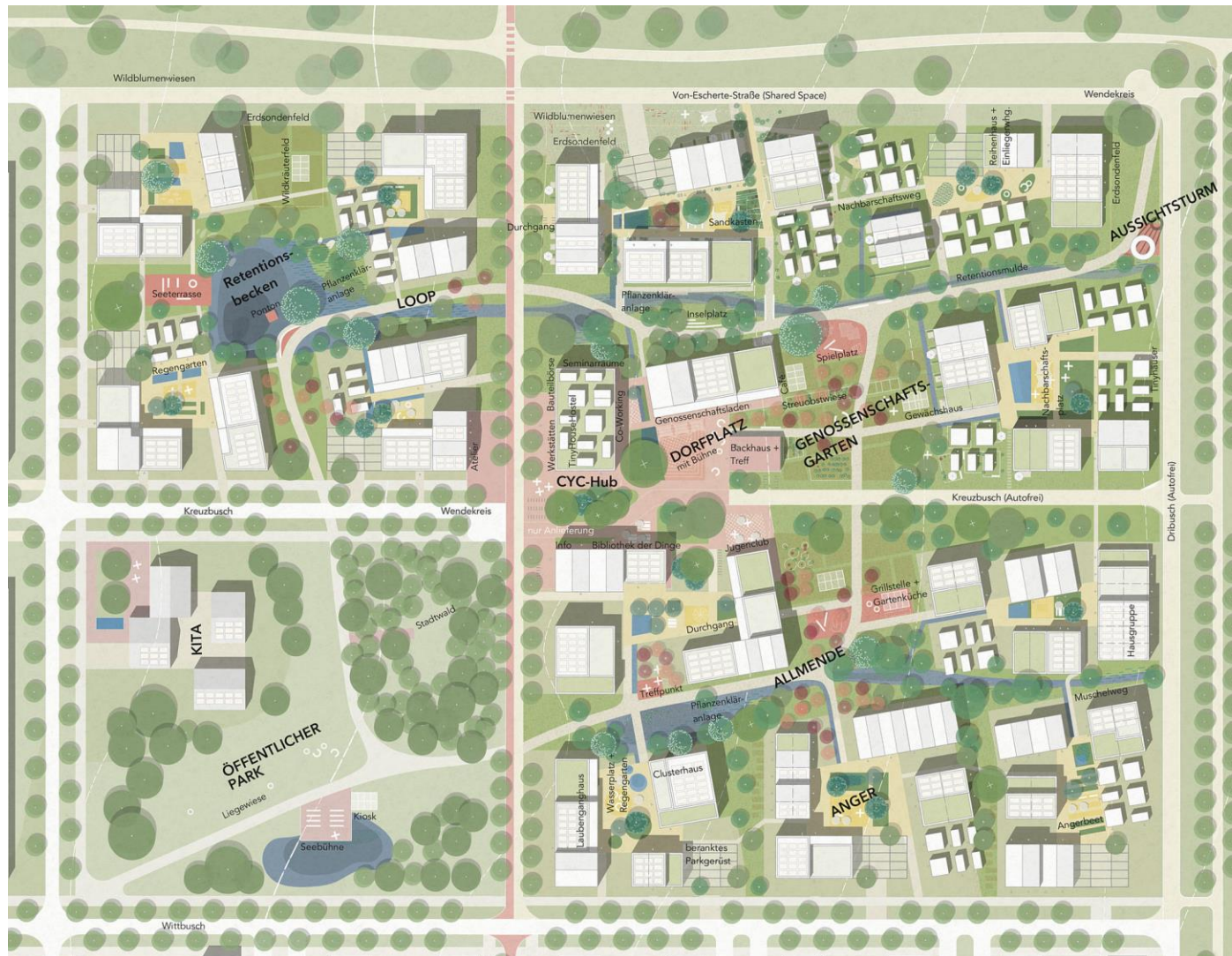


Bildnachweis: ADFC



Einkaufsstraße vorher – nachher © Waltham Forest Borough

Best Practice: Ecovillage in Hannover



<https://www.ecovillage-hannover.de/standort-kronsberg>

Welche Maßnahmen sind zudem denkbar?



Umweltspur Düsseldorf

Fazit

- Die Pandemie kann ein Impuls sein hin zu einer Verkehrswende.
- Sich bietende Chancen: Bewältigung der Klimakrise, gerechtere Verteilung von Flächen, mehr Lebensqualität.

=> Die Weichen können jetzt gestellt werden

